

CARGA TRIBUTARIA EN LOS AUTOMOTORES

TUTOR: ROBERTO SERICANO



USAL
UNIVERSIDAD
DEL SALVADOR

VICTOR P. FEIJOO

2000

INDICE

OBJETIVOS	4
INTRODUCCIÓN	5
CAPÍTULO I. IMPUESTO AL VALOR AGREGADO	7
GENERALIDADES	7
Aclaraciones	8
Tipos de comprobantes a emitir	9
OPERATORIA DE AUTOMOTORES USADOS Y SU SITUACIÓN FRENTE AL IVA	10
Responsable Inscripto	10
Consumidor Final	12
Exentos	13
Responsables No Inscriptos	13
Monotributo	15
ARTICULOS RELACIONADOS CON LOS AUTOMOTORES	15
Gran Reforma Impositiva en Alemania	15
Conceptos interesantes acerca del término automóvil en la Jurisprudencia Inglesa	15
Monotributo	16
FALLO EN CONTRA DEL CÓMPUTO DEL CRÉDITO FISCAL	18
CAPÍTULO II. IMPUESTO SOBRE LOS INGRESOS BRUTOS	21
GENERALIDADES	21
ALÍCUOTAS	22
TRATAMIENTO DE VEHÍCULOS USADOS	24
Buenos Aires – Capital Federal	24
Catamarca – Chaco – Chubut	25
Córdoba	26
Corrientes – Entre Ríos – Formosa – Jujuy	27
La Pampa – La Rioja – Mendoza – Misiones	28
Neuquen – Río Negro – Salta – San Juan – San Luis	29
Santa Cruz – Santa Fe – Santiago del Estero	30
Tierra del Fuego – Tucumán	31
Aclaraciones	32

CONVENIO MULTILATERAL. DISTRIBUCIÓN DE LA BASE	
IMPONIBLE. DIFERENTES TRATAMIENTOS	33
INCONVENIENTES CON RELACIÓN A LOS CONCESIONARIOS	35
ARTICULOS RELACIONADOS	38
Córdoba tendrá vehículos más baratos que el resto del País	38
CAPÍTULO III. IMPUESTOS INTERNOS	41
GENERALIDADES	41
AUTOMOTORES Y MOTORES GASOLEROS	41
VEHÍCULOS AUTOMÓVILES Y MOTORES, EMBARCACIONES DE	
RECREO O DEPORTES Y AERONAVES	42
CÓMPUTOS. PAGOS A CUENTA	43
IMPUESTO SOBRE IMPUESTO. ACLARACIÓN	43
AFECCIÓN COMO USO O CONSUMO	43
ACLARACIONES	44
CONSIDERACIONES FINALES	44
CAPÍTULO IV. TASAS MUNICIPALES	46
TASA MUNICIPAL DE HIGIENE O DE INSPECCIÓN Y CONTRALOR	46
CAPÍTULO V. IMPUESTO DE SELLOS	48
GENERALIDADES	48
CAPÍTULO VI. PLAN CANJE	49
ASPECTOS GENERALES	49
Condiciones de la unidad a desguazar	49
Gestión de la baja y documentación necesaria	50
Vuelta a la Concesionaria. Validación del Certificado	50
COMPRA DE UNA UNIDAD 0 KM O UNA UNIDAD USADA	51
Descuentos	53
INCONVENIENTES EN MATERIA IMPOSITIVA	55
ARTICULOS RELACIONADOS	58
Adefa condiciona el futuro de la Industria a una Rebaja Impositiva	58
CAPÍTULO VII. PLANES DE AHORRO	60
GENERALIDADES	60
CAPÍTULO VIII. LEASING Y EL IVA	62
ASPECTOS IMPOSITIVOS	63
CAPÍTULO IX. OTROS ARTICULOS RELACIONADOS	64

EL SECTOR AUTOMOTOR DISMINUIRÁ 10 % LOS PRECIOS SI LE REDUCEN LOS IMPUESTOS	64
LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ PIDE QUE LA NACIÓN REDUZCA EL IVA A LA VENTA DE VEHÍCULOS Y AUTOPARTES	65
COMENTARIOS	65
CAPÍTULO X. ARGENTINA. CARGA FISCAL	66
GENERALIDADES	66
CÁLCULO DE LOS PORCENTAJES	70
CAPÍTULO XI. BRASIL. CARGA FISCAL	72
CAPÍTULO XII. CONCLUSIONES	73
BIBLIOGRAFÍA	80



USAL
UNIVERSIDAD
DEL SALVADOR

OBJETIVOS

- Obtener un panorama general sobre la temática impositiva de la que he sido instruido en las asignaturas “Finanzas Públicas e Impuestos” y “Teoría y Técnica Impositiva”.
- Evaluar la carga tributaria que incurre en un sector determinado, en este caso, El Sector Automotriz.
- Consecuente del punto anterior, apreciar el grado de incidencia que poseen las modificación relativas a la legislación impositiva en la actividad automotriz.
- Comparar numéricamente la carga tributaria con nuestro país vecino Brasil.
- Extraer conclusiones respecto de los inconvenientes que estén relacionados con el Sector Automotriz.

INTRODUCCION

Este trabajo está encaminado en primer lugar a realizar un análisis detallado de los impuestos que gravan a una actividad determinada, realizando un minucioso examen de cada uno de los impuestos y sus características. Nuestro análisis abarcara el sector automotriz.

En cada unidad se explican cada uno de los impuestos con sus respectivas características y las alícuotas aplicables, comenzando con las generalidades, hasta llegar a los tratamientos particulares si existiesen.

Entiendo que los automotores tienen un tratamiento bastante engorroso debido a las partes intervinientes, es decir, autopartistas - fabrica terminal -concesionario, algunas partes mas complejas que otras, en el tema tratado encontré que el concesionario es uno de los mas complejos debido a las características que tiene en la imposición de los precios finales de venta, y es a la vez el más polémico en cuanto al cálculo de la Base Imponible en ciertos tributos como se observará en el transcurso de la presentación.

Por todo lo expuesto en el trabajo me doy cuenta que los automotores son un punto importante de discusión y en los cuales existe un exceso de desacuerdos entre las partes intervinientes y el Estado, tanto Nacional como Provincial, existiendo además durante este último tiempo tratativas de acuerdos y conciliación, mas aún cuando sabemos que la producción tiene una pendiente negativa por el futuro cese del denominado Plan Canje, el cual tiene una explicación detallada en un apartado especial.

El sector automotor se destaca por su régimen de especialización que tiende a la exportación e integración con el mundo.

Cabe destacar que dicho sector, en el ultimo período, estuvo marcado por condiciones desfavorables en los mercados, tanto en el interno como para las exportaciones, fundamentalmente el brasileño, esto tuvo su efecto por los ajustes en el tipo de cambio del país vecino.

El principal inconveniente es que todavía no haya una definición de la política para la industria automotriz, aunque si hay y hubo negociaciones entre nuestro país y Brasil, los acontecimientos de este año complican notoriamente el tema, y ésto a su vez repercute gravemente en las decisiones, la inversión y el futuro de nuestra industria.

Otro de los factores problemáticos es la presión impositiva sobre la producción y la comercialización de los vehículos, que es el aspecto más notable y al cual dedico este trabajo. Que al fin de esta presentación determinaré y se puede observar el cálculo de la carga fiscal en Argentina y analizarlo con nuestro país vecino Brasil.

Darse cuenta que la diferencia con la carga tributaria en Brasil no es tan distante como muchas publicaciones y autores nos explican, es una de las cosas que se podrá observar con el armado de esta tesis, ya que en ciertas ocasiones el cálculo del porcentaje tiene características políticas en lo que se quiere revelar.

Como última aclaración cabe destacar que el trabajo sólo está dirigido a los impuestos a nivel de comercialización interna, es decir, no contempla exportaciones ni importaciones, debido que a mi entender es evidentemente mucho más claro para la determinación de una carga tributaria nacional sin entrar en tratados comerciales con otros países.

UNIVERSIDAD
DEL SALVADOR

CAPITULO I

IMPUESTO AL VALOR AGREGADO

GENERALIDADES

El Impuesto al Valor Agregado es un impuesto indirecto que recae sobre el consumo, grava todo el proceso de comercialización de los bienes, se encuentra incluido en el precio final al público, en cuanto al tema que analizamos grava la venta de automotores.

FABRICAS

Es el 21% sobre el precio de venta al concesionario, deducido el crédito fiscal por compras de materias primas y auto partes.

CONCESIONARIOS

Es el 21% sobre el precio de venta al público, deducido el crédito fiscal por la compra a fábrica.

Los clientes de los concesionarios, compradores inscriptos en el IVA no pueden computar el crédito fiscal proveniente de la compra, alquiler o leasing de un automóvil (automotor para el transporte de personas de hasta ocho plazas excluido el conductor) con cuatro o más ruedas, y los de tres ruedas que exceda los mil Kgs. de peso, que revistan el carácter de bien de uso para el comprador, excepto que la explotación del automóvil sea el objetivo principal de la actividad gravada, como las compras efectuadas para taxi, remise o para viajantes de comercio.

Cabe aclarar que esta norma no es aplicable a Camioneta, Camión y Ómnibus.

Mediante una ley sé previó eliminar la prohibición de computar el crédito fiscal por la compra de automóviles que revistan el carácter de bienes de uso para el

comprador, pero el Poder Ejecutivo vetó el artículo que determinaba la modificación y por lo tanto sigue vigente la prohibición de computarlo en dichas compras.

Se tomo esta medida para terminar con los abusos de empresas que adquirían automóviles para uso de su personal, y computaban créditos fiscales importantes, dado los altos valores de los autos.

ACLARACIONES

Según la LEY DE TRANSITO:

- **Automóvil**, el automotor para transporte de personas de hasta ocho plazas, excluido el conductor, con cuatro o más ruedas, y los de tres ruedas que excedan los mil Kg.
- **Camión**, vehículo automotor para transporte de carga de mas de 3.500 kilogramos de peso total.
- **Camioneta**, el automotor para transporte de carga de hasta 3.500 kilogramos de peso total.
- **Omnibus**, vehículo automotor para transporte de pasajeros de capacidad mayor de ocho personas y el conductor.
- A través del Dictamen N° 130/95 la DGI se expidió respecto de utilitarios para el transporte de carga, concluyendo que no pertenecen al concepto de automóvil los vehículos tipo furgón como Renault Express, Renault Trafic y Fiat Fiorino.

SIMILARES

El Decreto Reglamentario se refiere a similares al viajante de comercio, y existen las siguientes condiciones:

- A- Sujetos que se dediquen a la comercialización de servicios para terceros, se restringe a la comercialización y no a la venta.
- B- Considera similar a quien comercializa servicios, esta definición es un tanto contradictoria ya que los viajeros de comercio realizan negocios sobre mercaderías y sus similares tienen que ser los que comercializan servicios.